



Bruxelles, den 11.6.2013  
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om på vegne af Den Europæiske Union at godkende Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007**

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### 1. Formålet med forslaget

Kommissionen foreslår, at Den Europæiske Union godkender protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (i det følgende benævnt "jernbaneprotokollen" eller "Luxembourgprotokollen"), som blev vedtaget på en diplomatisk konference arrangeret i fællesskab af Det Internationale Institut for Ensartet Privatret (UNIDROIT) og Den Mellemstatlige Organisation for International Jernbanebefordring (OTIF) i Luxembourg den 12. - 23. februar 2007.

Den Europæiske Union besluttede at undertegne jernbaneprotokollen ved Rådets afgørelse af 30. november 2009<sup>1</sup>, og undertegnede den den 10. december 2009.

#### 2. Cape Town-konventionen og jernbaneprotokollen

##### 2.1. Anvendelsesområde

Konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (i det følgende benævnt "Cape Town-konventionen") og protokollen til nævnte konvention om specifikke forhold for flymateriel (i det følgende benævnt "flymaterielprotokollen") blev vedtaget på den diplomatiske konference, der fandt sted i Cape Town fra den 29. oktober til den 16. november 2001.

Den Europæiske Union godkendte tiltrædelse af "Cape Town-konventionen" og "flymaterielprotokollen" ved Rådets afgørelse af 6. april 2009 og deponerede sit tiltrædelsesinstrument den 28. april 2009.

I konventionen fastsættes ensartede regler for stiftelsen og virkningerne af en international sikkerhedsrettighed (sikkerhedsstillelsesaftale, en aftale, der indebærer et ejendomsforbehold, eller en lejeaftale) i visse kategorier af mobilt udstyr, der er nærmere angivet i protokollerne om følgende kategorier: luftfartøjer, rullende jernbanemateriel og rumudstyr.

Instrumentet består af basiskonventionen, der fastlægger retsregler for alle kategorier af mobilt udstyr, og et antal specifikke protokoller, der indeholder særlige regler for særlige typer udstyr.

Disse protokoller kan ændre konventionen, hvis specifikke forhold i den relevante sektor gør dette nødvendigt. Det er følgelig protokollen og ikke konventionen, der har forrang med hensyn til hver kategori af mobilt udstyr. Medlemsstaternes forpligtelser i henhold til konventionen afhænger af, hvilken protokol de tiltræder. Konventionen kan kun finde anvendelse på en kategori af mobilt udstyr, når den relevante protokol træder i kraft, og kun mellem parterne i denne protokol. Men konventionen og protokollen skal læses samlet som ét enkelt instrument.

Konventionen anvendes, når debitor er etableret i en kontraherende stat (artikel 3), eftersom forskellige protokoller omhandler specifikke tilknytningskriterier (f.eks. indregistreringsstat). Den sikkerhedsrettighed, der indføres ved konventionen (artikel 1 og 2) vedrører den registrerede formuegenstand, men også tilknyttede rettigheder og provenu, og den relevante protokol kan indeholde bestemmelser om, at konventionen skal anvendes på salg af en formuegenstand (artikel 41 i konventionen). Konventionen giver modtagerne af denne reelle og harmoniserede garanti for mobilt materiel udvidede rettigheder, hvis debitor ikke opfylder

---

<sup>1</sup> EFT L 331 af 16.12.2009, s. 1.

sine forpligtelser (artikel 8-15). Endelig indføres der ved konventionen et internationalt registreringssystem, så kreditorerne kan lade deres sikkerhedsrettigheder i de forskellige kategorier af mobilt udstyr registrere (artikel 16-26), hvorved kreditor opnår forrang for den registrerede sikkerhedsrettighed (artikel 29).

## 2.2. Jernbaneprotokollens målsætninger

Dette instrument er beregnet på at gøre det lettere at finansiere rullende jernbanemateriel af høj værdi ved at skabe en særdeles stærk international garanti for kreditorer (kreditsælgere og finansieringsinstitutter, der stiller kreditter til rådighed i forbindelse med sådant salg), som gives "absolut" prioritet over de pågældende genstande i et internationalt register.

Jernbaneprotokollen fastsætter visse regler for forrang og retshåndhævelse af registrerede internationale sikkerhedsrettigheder for visse typer af kreditorer, der finansierer rullende materiel – dvs. rettighedsstifter, sælger med forbehold eller udlejer. Protokollen indeholder endvidere af hensyn til kreditorerne regler om specifikke foranstaltninger i tilfælde af misligholdelse af forpligtelser (artikel VII) og tre alternativer for afhjælpning ved debtors insolvens (artikel IX). I henhold til kapitel III vil der være adgang til et internationalt register gennem internettet, og der oprettes en tilsynsmyndighed. Endelig giver artikel XXV tilladelse til, at de kontraherende stater på visse betingelser fremsætter erklæringer om undtagelser fra offentlig tjeneste.

Jernbaneprotokollen indfører et internationalt ordning med ensartet og uforanderlig registrering af internationale sikkerhedsrettigheder. Protokollen supplerer og understøtter det europæiske nummereringssystem til identifikation af køretøjer (der indgår i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet). Systemet sikrer, at parterne kan registrere og søge på deres sikkerhedsrettigheder, uanset hvor de befinder sig i EU, hvorved systemet er tilgængeligt på internettet 14 timer i døgnet.

Et sådant instrument anses for at være til stor fordel for den europæiske jernbaneindustri, banker og regeringer ved at opmuntre til kapitalinvesteringer i jernbanesektoren og ved at yde et kraftigt bidrag til skabelsen af et ægte leasingmarked.

## 2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER

Kommissionens initiativ til at foreslå en godkendelse af jernbaneprotokollen, efter at EU undertegnede den i 2009, kom *efter forudgående drøftelser* med the Rail Working Group, a cross-industry association dedicated to the implementation of the Rail Protocol, whose Members are, inter alia, Bombardier Transportation, Deutsche Bahn, English Welsh and Scottish Railways, European Investment Bank, Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), UIC-International Union of Railways, Union of European Railway Industries.

Under disse drøftelser blev der lagt særlig vægt på den nære forbindelse mellem indgåelsen af jernbaneprotokollen og den 4. jernbanepakke af 30. januar 2013.

Den fjerde jernbanepakke har til formål at fremme yderligere innovation inden for jernbanesektoren i EU ved at åbne de nationale markeder for konkurrence, forenkle procedurerne i forbindelse med tilladelser til rullende materiel og forbedre infrastrukturforvaltningen. Pakken omfatter forslag til ændring af tre direktiver og to forordninger samt en meddelelse og tre rapporter<sup>2</sup> og understreger, hvor vigtigt det er at

---

<sup>2</sup> Oplysninger om den fjerde jernbanepakke kan findes på følgende internetadresse: [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm)

finansiere rullende materiel som led i åbningen af finansielle markeder, hvilket er formålet med jernbaneprotokollen

Tiltrædelsen af jernbaneprotokollen vil understøtte nye investeringer i rullende materiel i EU med de deraf følgende fordele for operatører og offentligheden. Tiltrædelsen understøtter på denne måde EU's vækststrategi, idet den fremmer yderligere infrastrukturinvesteringer og ligeledes beskæftigelse i fremstillingssektoren.

Jernbaneprotokollen er ligeledes i overensstemmelse med målsætningen om overgang til grønnere og mere bæredygtige transportformer såsom jernbanetransport som nævnt i Kommissionens hvidbog om transport fra 2001<sup>3</sup>.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

#### **3. EU's kompetence**

Cape Town-konventionen og dens protokoller er blandede aftaler, som til dels falder ind under EU's enekompetence. Medlemsstaterne kan følgelig ikke ratificere protokollerne, før de er blevet godkendt af EU.

EU tiltrådte flymaterielprotokollen samtidig med Cape Town-konventionen ved rådsafgørelser af 28. april 2009<sup>4</sup> og undertegnede jernbaneprotokollen den 10. december 2009<sup>5</sup>. Da jernbaneprotokollen blev undertegnet, blev der samtidig afgivet en erklæring om Det Europæiske Fællesskabs kompetence i medfør af artikel XXII, stk. 2, der kræver, at en organisation for regional økonomisk integration ved undertegnelsen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen fremsætter en generel erklæring med angivelse af, for hvilke områder, der reguleres af jernbaneprotokollen, organisationens medlemsstater har overdraget kompetence til organisationen.

Sjette afsnit i den erklæring om Fællesskabets kompetence, der blev afgivet ved undertegnelsen, bør ændres med henblik på ajourføring heraf, navnlig med henblik på at tage hensyn til Kommissionens afgørelse 2012/57/EU og henvisningen til protokollens artikel V, stk. 2, der i stedet skal være til artikel XIV. Når godkendelsen finder sted, bør erklæringen derfor ændres som ovenfor angivet. Den reviderede tekst vedrørende EU's kompetence er angivet i bilaget.

Den Europæiske Union har enekompetence med hensyn til visse spørgsmål, der er omfattet af jernbaneprotokollen, og som berører forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område<sup>6</sup>, Rådets forordning (EF) nr. 1346/2000 af 29. maj 2000 om konkurs<sup>7</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I)<sup>8</sup>. Desuden er der EU-lovgivning i spørgsmål, der er omfattet af jernbaneprotokollen, og som berører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)<sup>9</sup> og forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse

<sup>3</sup> "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem", KOM (2011) 144 endelig, 28.3.2011.

<sup>4</sup> 2009/370/EF, EUT L 121 af 15.05.2009, s. 3.

<sup>5</sup> 2009/940/EF, EUT L 331 af 16.12.2009, s. 1.

<sup>6</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

<sup>7</sup> EFT L 160 af 30.6.2000, s. 1.

<sup>8</sup> EUT L 177 af 4.7.2008, s. 6.

<sup>9</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

af et europæisk jernbaneagentur<sup>10</sup>.

#### 4. Erklæringer om de områder, der henhører under Den Europæiske Unions enekompetence

Flere bestemmelser i jernbaneprotokollen giver de kontraherende parter adgang til at afgive erklæringer om anvendelsesområdet for eller rækkevidden af protokollens forskrifter eller den måde, hvorpå de vil blive gennemført.

Den Europæiske Union har beføjelse til at afgive erklæringer vedrørende jernbaneprotokollens artikel VI, VIII, IX, og X, hvis område falder ind under dens enekompetence.

Jernbaneprotokollens artikel VI (*Lovvalg*) bestemmer, at parterne i en aftale eller en beslægtet kautionaftale kan aftale, hvilken lovgivning, der skal finde anvendelse. Den regulerer således et område, der henhører under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I).

Dette frie lovvalg er ikke foreneligt med den ordning, der indført ved forordning nr. 593/2008. I lighed med den løsning, der blev valgt ved Rådets afgørelse 2009/370/EF af 6. april 2009 om Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr og den tilhørende flymaterielprotokol, vil Den Europæiske Unions medlemsstater fortsat anvende bestemmelserne i forordning nr. 593/2008. Da artikel VI kun finder anvendelse, såfremt der afgives en erklæring i medfør af jernbaneprotokollens artikel XXVII på det tidspunkt, hvor den godkendes, skal Den Europæiske Union ikke afgive en erklæring vedrørende anvendelsen af artikel VI.

Artikel 55 i Cape Town-konventionen med overskriften "*Ændring af bestemmelserne om foreløbige retsmidler*" giver de kontraherende stater mulighed for helt eller delvis ikke at anvende artikel 13 og 43. Da den Europæiske Union tiltrådte Cape Town-konventionen, erklærede den, at artikel 13 og 43 kun vil finde anvendelse i overensstemmelse med artikel 31 i Bruxelles I-forordningen<sup>11</sup>. Det skal understreges, at denne erklæring fuldt ud gælder for artikel 13 og 43 i Cape Town-konventionen, således som den er affattet i jernbaneprotokollens artikel VIII. Som anført i jernbaneprotokollens artikel XXIX med overskriften "Erklæringer i medfør af konventionen" skal erklæringer afgivet i medfør af Cape Town-konventionen, herunder den, der afgives i medfør af artikel 55, anses for også at være afgivet i medfør af jernbaneprotokollen, med mindre andet er fastsat.

I henhold til protokollens artikel VIII, stk. 1, finder protokollens artikel VIII vedrørende foreløbige retsmidler kun hel eller delvis anvendelse, hvis en kontraherende stat afgiver en positiv erklæring i dette øjemed, og i det omfang det er angivet i en sådan erklæring. Hvis en kontraherende stat afgiver en sådan erklæring angående artikel VIII, stk. 2, skal den angive den gældende frist for afgørelse om de foreløbige retsmidler, der er omhandlet i konventionens artikel 13, stk. 1. Det foreslås, at Den europæiske Union i lighed med den beslutning, der blev truffet i forbindelse med tiltrædelsen af flymaterielprotokollen, ikke skal afgive den erklæring, der henvises til i artikel VIII i medfør af artikel XXVII, stk. 2.

Artikel IX (Foranstaltninger i tilfælde af insolvens) og artikel X (Bistand i tilfælde af insolvens) er næsten identiske med de tilsvarende bestemmelser i flymaterielprotokollen, hvor Rådet besluttede at undlade at afgive en erklæring. Ovennævnte bestemmelser finder nemlig kun anvendelse, når en kontraherende stat, som er den jurisdiktion, der har kompetence med

<sup>10</sup> EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

<sup>11</sup> EUT L 121 af 15.5.2009, s. 7.

hensyn til hovedinsolvensbehandlingen, har afgivet en positiv erklæring i dette øjemed i medfør af artikel XXVII.

Kommissionen mener, at når den jurisdiktion, der behandler hovedinsolvensspørgsmålet, befinder sig i en medlemsstat, skal bestemmelserne i forordning nr. 1346/2000 af 29. maj 2000 om konkursprocedurer finde anvendelse i samtlige tilfælde i stedet for jernbaneprotokollen i lighed med den beslutning, der blev truffet i forbindelse med Cape Town-konventionen og den dertil knyttede flymaterielprotokol. For at sikre dette mål og retssikkerheden på området anbefaler Kommissionen, at Den Europæiske Union ikke vælger hel eller delvis anvendelse af hverken den ene eller den anden variant i protokollens artikel IX.

Det følger heraf, at Kommissionen foreslår, at Den Europæiske Union hverken afgiver erklæring i medfør af artikel XXVII, stk. 3, angående protokollens artikel IX, eller erklæring i medfør af artikel XXVII, stk. 1, angående artikel X om bistand i tilfælde af konkurs, da denne artikel er knyttet til artikel IX.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om på vegne af Den Europæiske Union at godkende Luxembourgprotokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 81, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a),

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen og

under henvisning til godkendelse fra Europa-Parlamentet<sup>1</sup>,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Europæiske Union ønsker at skabe et fælles retligt område, der bygger på princippet om gensidig anerkendelse af retsafgørelser.
- (2) Protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr (i det følgende benævnt "jernbaneprotokollen"), vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007, udgør et nyttigt bidrag til regulering på internationalt niveau. Det er derfor ønskeligt, at bestemmelserne i dette instrument, som vedrører områder henhørende under Fællesskabets enekompetence, bringes i anvendelse så snart som muligt.
- (3) Kommissionen førte forhandlingerne om jernbaneprotokollen på Det Europæiske Fællesskabs vegne for de dele, som henhørte under Fællesskabets enekompetence.
- (4) I henhold til jernbaneprotokollens artikel XXII, stk. 1, kan organisationer for regional økonomisk integration, der har kompetence på nogle af de områder, der er omfattet af jernbaneprotokollen, undertegne, acceptere, godkende eller tiltræde nævnte protokol.
- (5) Nogle af de områder, der er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område<sup>2</sup>, Rådets forordning (EF) nr. 1346/2000 af 29. maj 2000 om konkurs<sup>3</sup>, forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I)<sup>4</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet

<sup>1</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>2</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

<sup>3</sup> EFT L 160 af 30.6.2000, s. 1.

<sup>4</sup> EUT L 177 af 04.7.2008, s. 6.

- i Fællesskabet (omarbejdning)<sup>5</sup> og forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur<sup>6</sup>, behandles også i jernbaneprotokollen.
- (6) Det Europæiske Fællesskab undertegnede jernbaneprotokollen den 10. december 2009, efter at Rådet ved afgørelse 2009/940/EF af 30. november 2009<sup>7</sup> havde givet bemyndigelse til undertegnelsen.
  - (7) Den Europæiske Union har enekompetence på visse af de områder, der er omfattet af jernbaneprotokollen, hvorimod medlemsstaterne har kompetence på andre af de i dette instrument omhandlede områder.
  - (8) Den Europæiske Union bør derfor godkende jernbaneprotokollen. Protokollens artikel XXII, stk. 2, fastsætter, at en organisation for regional økonomisk integration ved undertegnelsen, accepten, godkendelsen eller tiltrædelsen skal afgive en erklæring, hvori det præciseres, på hvilke af de områder, der er omfattet af protokollen, organisationens medlemsstater har overdraget deres kompetence til organisationen.
  - (9) Erklæringen om Det Europæiske Fællesskabs kompetence blev afgivet ved instrumentets undertegnelse. Den pågældende erklæring bør fornys, når jernbaneprotokollen godkendes, for at tage hensyn til udviklingen i lovgivningen og for at berigtige en faktisk fejl i den tidligere erklæring.
  - (10) Jernbaneprotokollens artikel VII, VIII, IX og X finder kun anvendelse, når den kontraherende stat har afgivet en erklæring herom i medfør af protokollens artikel XXVII, og under de betingelser, der er fastsat i erklæringen. Den Europæiske Union afgiver på tidspunktet for godkendelsen af jernbaneprotokollen ingen erklæring i medfør af artikel XXVII, stk. 2, om, at det vil anvende artikel VIII, ej heller vil det afgive nogen af de erklæringer, som tillades i henhold til artikel XXVII, stk. 1 og 3. Medlemsstaternes kompetence, hvad angår materielle retsregler på konkursområdet, berøres ikke.
  - (11) Det Forenede Kongerige og Irland er bundet af forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område, forordning (EF) nr. 1346/2000 af 29. maj 2000 om konkurs og forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I) og deltager derfor i vedtagelsen af denne afgørelse.
  - (12) I medfør af artikel 1 og 2 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af denne afgørelse, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark --

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr, som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007, godkendes herved på Den Europæiske Unions vegne.

Teksten til protokollen er knyttet til denne afgørelse.

---

<sup>5</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

<sup>6</sup> EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

<sup>7</sup> EUT L 331 af 16.12.2009, s. 1.



### *Artikel 2*

Formanden for Rådet udpeger den person, der er beføjet til på Den Europæiske Unions vegne at deponere det godkendelsesinstrument, der er omhandlet i protokollens artikel XXVII, med henblik på at meddele Den Europæiske Unions samtykke til at blive bundet af protokollen.

### *Artikel 3*

Ved godkendelsen af protokollen afgiver Den Europæiske Union den erklæring, der er angivet i bilaget, i overensstemmelse med protokollens artikel XXII, stk. 2.

### *Artikel 4*

Denne afgørelse træder i kraft den ...<sup>8</sup>

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*

---

<sup>8</sup> Aftalens ikrafttrædelsesdato offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* på foranledning af Generalsekretariatet for Rådet.

## BILAG

**Erklæring i henhold til artikel XXII, stk. 2, om Den Europæiske Unions kompetence på områder, der er omfattet af protokollen om specifikke forhold for rullende jernbanemateriel i tilknytning til konventionen om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr ("jernbaneprotokollen"), som blev vedtaget i Luxembourg den 23. februar 2007, og for hvilke medlemsstaterne har overdraget deres kompetence til Den Europæiske Union**

1. I henhold til jernbaneprotokollens artikel XXII, stk. 2, kan organisationer for regional økonomisk integration, som består af suveræne stater, og som har kompetence på nogle af de områder, der er omfattet af protokollen, godkende den, forudsat at de afgiver den erklæring, der er omtalt i artikel XXII, stk. 2. Den Europæiske Union har vedtaget at godkende jernbaneprotokollen og afgiver således nævnte erklæring.

2. Den Europæiske Unions nuværende medlemsstater er Kongeriget Belgien, Republikken Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Estland, Irland, Den Helleniske Republik, Kongeriget Spanien, Den Franske Republik, Den Italienske Republik, Republikken Cypern, Republikken Letland, Republikken Litauen, Storhertugdømmet Luxembourg, Republikken Ungarn, Republikken Malta, Kongeriget Nederlandene, Republikken Østrig, Republikken Polen, Den Portugisiske Republik, Rumænien, Republikken Slovenien, Den Slovakiske Republik, Republikken Finland, Kongeriget Sverige og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

3. Denne erklæring gælder dog ikke for Kongeriget Danmark, jf. artikel 1 og 2 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. Denne erklæring gælder ikke for de af medlemsstaternes områder, hvor traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ikke finder anvendelse, og berører ikke foranstaltninger eller beslutninger, som de pågældende medlemsstater vedtager i henhold til jernbaneprotokollen på disse områders vegne og i deres interesse.

5. Medlemsstaterne i Den Europæiske Union har overdraget kompetence til Fællesskabet for områder, der kan berøre eller ændre reglerne i Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område<sup>20</sup>, Rådets forordning (EF) nr. 1346/2000 af 29. maj 2000 om konkurs<sup>21</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 593/2008 af 17. juni 2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I)<sup>22</sup>, Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)<sup>23</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur<sup>24</sup>.

6. Med hensyn til nummereringssystemet for køretøjer har EU med beslutning 2006/920/EF (Kommissionens beslutning af 11. august 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet "Drift og trafikstyring" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog), der senest er blevet ajourført ved Kommissionens

---

<sup>20</sup> EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1.

<sup>21</sup> EFT L 160 af 30.6.2000, s. 1.

<sup>22</sup> EUT L 177 af 4.7.2008, s. 6.

<sup>23</sup> EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

<sup>24</sup> EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

afgørelse 2012/757/EU, vedtaget et nummereringssystem, som kan være hensigtsmæssigt til identifikation af rullende materiel som nævnt i jernbaneprotokollens artikel XIV.

For så vidt angår dataudveksling mellem Den Europæiske Unions medlemsstater og det internationale register, har EU desuden gjort betydelige fremskridt i kraft af beslutning 2007/56/EF (Kommissionens beslutning af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, som er omhandlet i artikel 14, stk. 4 og 5, i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF), der senest er blevet ajourført ved Kommissionens afgørelse 2012/757/EU. Medlemsstaterne i den Europæiske Union har gennemført nationale køretøjsregistre, og dobbelt registrering af data deri og i det internationale register bør undgås.

7. Den Europæiske Union afgiver ingen erklæring i medfør af artikel XXVII, stk. 2, om, at den vil anvende artikel VIII, ej heller vil den afgive nogen af de erklæringer, som tillades i henhold til artikel XXVII, stk. 1 og 3. Medlemsstaterne bevarer deres kompetence vedrørende de materielle retsregler på konkursområdet.

8. Udøvelsen af kompetence, som medlemsstaterne har overdraget til Den Europæiske Union i medfør af traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, er ifølge sin natur i stadig udvikling. Inden for traktaternes rammer kan de kompetente institutioner træffe afgørelser, som er afgørende for omfanget af Den Europæiske Unions kompetence. Den Europæiske Union forbeholder sig derfor ret til at ændre denne erklæring i overensstemmelse hermed, uden at dette dog udgør en betingelse for, at Den Europæiske Union kan udøve sin kompetence for så vidt angår de områder, der er omfattet af jernbaneprotokollen.